

# Itä-Suomen liikennestrategia 2010-luvulle



Kuva: Etelä-Savon maakuntaliitto



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

Liik  
enne  
vira  
sto



POHJOIS-SAVON LIITTO  
Regional Council of Pohjois-Savo



Pohjois-Karjalan  
MAAKUNTALIITTO



ETELÄ-SAVON  
MAAKUNTALIITTO

Kartat:

© Maanmittauslaitos lupanro ESAVO/04/08

© MML, ESAVO/03/08

© Karttakeskus, L4356

Raportin taitto ja ulkoasu:

Sito-Kuopio Oy

Kuvat:

Etelä-Savon maakuntaliitto

Pohjois-Savon ELY-keskus

Sito-Kuopio Oy

Kopijyvä Oy, Kuopio

Kuopio, 2011



# Itä-Suomen liikennestrategian tarkoitus

Kuva: Etelä-Savon maakuntaliitto



Itä-Suomen kehittäminen edellyttää myös liikennesektorilta nykyistä tiiviimpää eri toimijoiden ja maakuntien välistä yhteistyötä. Yhteistyön tiivistämisellä ja yhteisellä edunvalvonnalla on mahdollista tuoda voimakkaammin esille alueen erityispiirteet ja merkitys koko maan kehittymiselle. Tavoitteena on yhteistyössä parantaa toimenpiteiden vaikuttavuutta.

Itä-Suomen liikennestrategia on laadittu kolmen haasteiltaan ja erityispiirteiltään samantyyppisen maakunnan, Pohjois- ja Etelä-Savon sekä Pohjois-Karjalan alueelle. Liikennestrategian laatimisen tavoitteena on ollut kehittää maakuntien välistä liikennesuunnitteluyhteistyötä sekä määrittää valtakunnallisten periaatteiden ja linjausten pohjalta yhteisesti hyväksyttävät Itä-Suomen liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä koskevat linjaukset. Tavoitteena on ollut löytää myös yksimielisyyksiä edistettävistä koko Itä-Suomen kannalta keskeisistä hankkeista.

Liikennestrategia on laadittu Pohjois-Savon ELY-keskuksen johdolla työtä varten perustetussa Itä-Suomen liikennestrategiaryhmässä. Ryhmään ovat kuuluneet Pohjois-Savon ELY-keskuksen, Liikenneviraston sekä Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien liittojen asiantuntijat. Työtä on esitelty työn aikana lukuisissa valtakunnallisissa ja alueellisissa vuorovaikutustilaisuuksissa. Tavoitteet ja linjaukset on hyväksytty Itä-Suomen maakuntien liittojen yhteisessä päätöksentekomenettelyssä.

Strategian pohjalta laaditaan alueen yhteinen toimenpideohjelma. Alueen toimijat sitoutuvat toteuttamaan strategiaa omien ohjelmien kautta.



## Itä-Suomen erityispiirteet muodostavat lähtökohdan liikennejärjestelmän kehittämiseksi

Itä-Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän erityispiirteet perustuvat ensisijaisesti luonnonoloihin sekä alueen kehityshistoriaan ja sijaintiin EU:n ja Venäjän rajalla.

### Pietarin läheisyys ja rajaliikenteen potentiaali

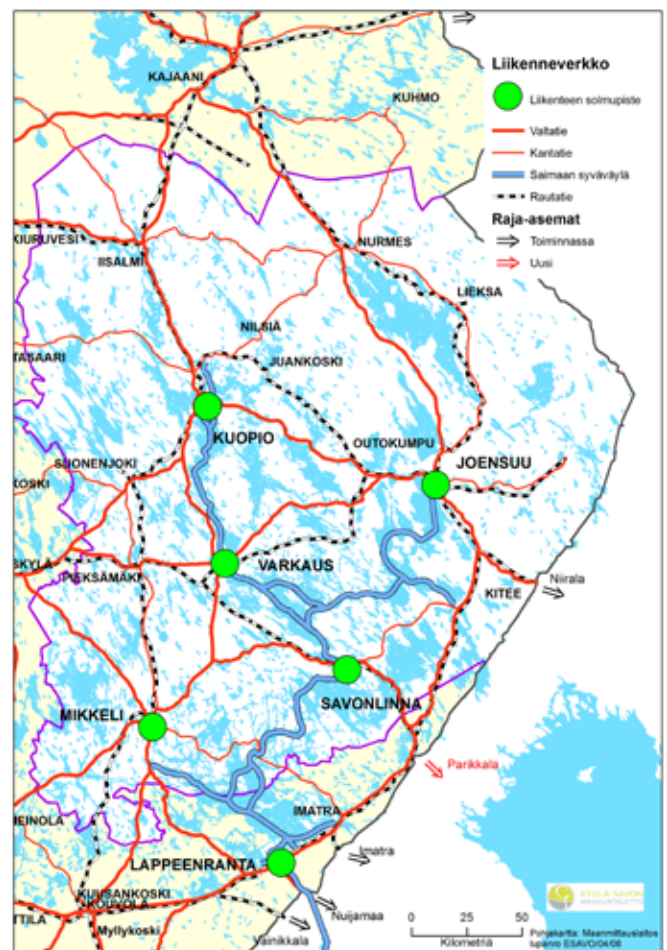
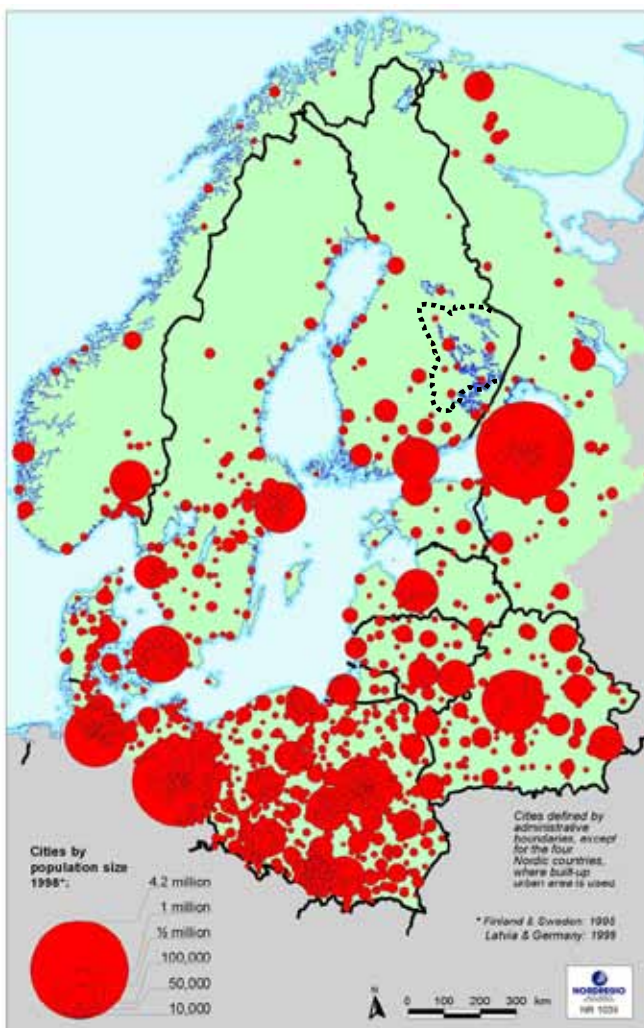
Vuoksen vesistö ja historia kytkevät Itä-Suomen luontevasti itään ja alueella on aina ollut huomattava merkitys ”idän ja lännen” kohtaamispaikkana. Pietari on koko Itämeren alueen suurin metropoli ja jatkossa Itä-Suomen asema EU:n ja Venäjän välisenä porttina korostuu entisestään.

Pietarin ja Venäjän elinkeinoelämälle luoma potentiaali ja sen liikennejärjestelmälle asettama vaatimus on suuri. Rajaliikenteellä sekä yhteyksillä Pietariin, Venäjälle ja Barentsin alueelle on huomattava merkitys paitsi Itä-Suomelle myös kansalliselle kilpailukyvyllä ja elinvoimaisuudelle. Sekä rata- että maantieteyhteyksien kehittäminen Venäjälle, erityisesti Pietarin suuntaan sekä rajanylitysmahdollisuuksien lisääminen ja parantaminen tukevat Itä-Suomen aluekehitystä.



### Saimaan syväväylä osana liikennejärjestelmää

Itä-Suomi on rakentunut rikkonaisten reittivesien, oman aikansa ”valtateiden” varrelle ja ensi vaiheessa metsäteollisuuden tarpeisiin (Metsä-Suomi ja Järvi-Suomi). Nykyisin valtatie 5 ja 6 sekä Savon rata ja Karjalan rata muodostavat Itä-Suomen liikennejärjestelmän rungon. Saimaan syväväylä ja muu sisävesiliikenne toimivat vaihtoehtoisena liikennemuotona ja parantavat merkittävästi liikennejärjestelmän ja sen keskeisten solmupisteiden kuten Kuopio, Joensuu, Varkaus, Savonlinna ja Mikkeli (Ristiina) multimodaalisuutta. Saimaan kanavan uusi vuokrasopimus sekä syväväylän ja sen satamien status osana eurooppalaista liikennejärjestelmää (Ten-t) ovat hyvä perusta vesiliikenteen kehittämiseksi.





## Luonnonolojen takia rikkonainen ja hajanainen rakenne

Itä-Suomelle tyypillistä on alueen laajuus ja alhainen väestötiheys (Itä-Suomessa 10 as/km<sup>2</sup>). Osin juuri luonnonolojen ja kehityshistorian takia koko Itä-Suomen erityispiirre esimerkiksi Lappiin verrattuna on kuitenkin alueen huomattavasti kattavampi yhdyskunta- ja väestörakenne sekä alhaisempi taajama-aste. Monikeskuksinen aluerakenne vahvistuvine maakunta- ja osin myös seutukeskuksineen, mutta samalla väestöään menettävän haja-asutusalueen kanssa asettaa liikennejärjestelmän ylläpidolle ja kehittämiselle suuria haasteita. Vähäliikenteisen tiestön merkitys on erityisesti elinkeinoelämän kannalta muuta maata suurempi.

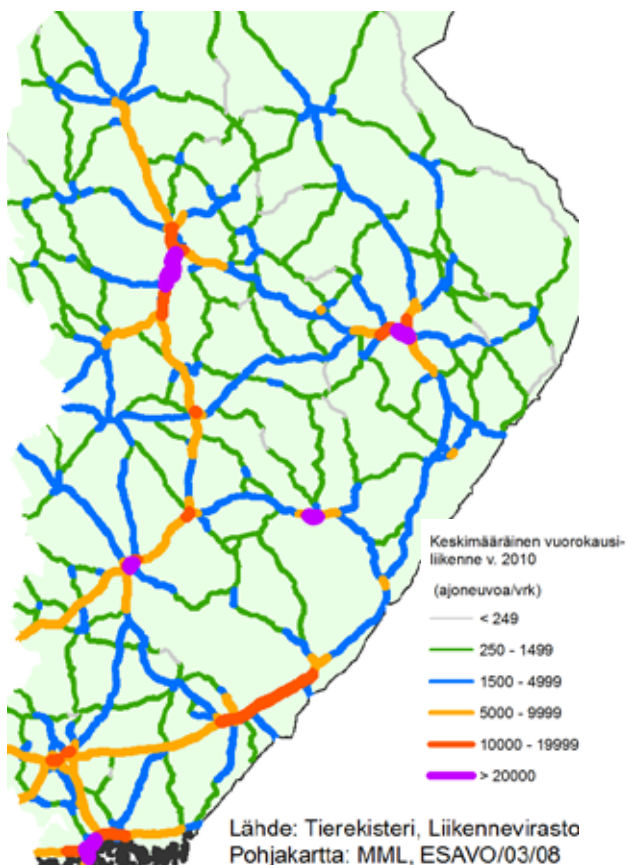
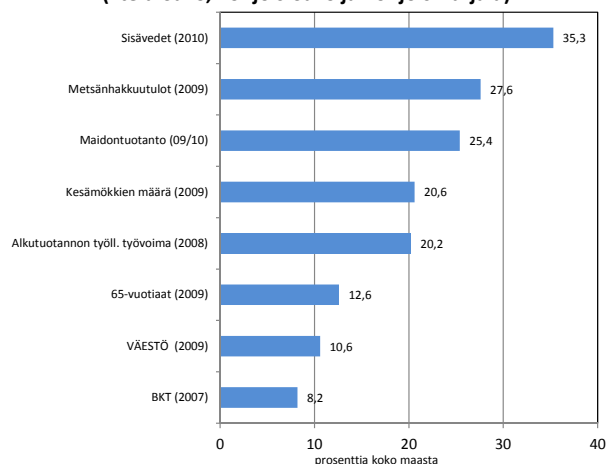
Itä-Suomen liikennejärjestelmä on erityisesti haja-asutusalueilla hyvin henkilöautoriippuvainen. Toisaalta keskuskaupunkien (Kuopio, Mikkeli, Joensuu) kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kehittämisessä on mahdollisuuksia osana sujuvan ja turvallisen arjen kehittämistä. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita on mahdollista kehittää myös pienemmissä taajamissa, mutta joukkoliikenne on keskuskaupunkeja ja vahvoja pendelöintisuuntia lukuun ottamatta vaikeuksissa.

Itä-Suomen kehityksen lähtökohtana on olemassa oleva yhdyskuntarakenne ja autoriippuvainen liikennejärjestelmä. Kansainvälisen yritystoiminnan, yliopistojen ja laajemmin elinkeinoelämän kannalta Kuopion, Joensuun, Mikkelin ja muiden keskusten kilpailukykyisen saavutettavuuden turvaaminen edes yhdellä liikenne muodolla, mukaan lukien myös lentoliikenne, on äärimmäisen tärkeää mutta paikoin erittäin haastavaa. Keskusten ulkopuolella Itä-Suomen uusiutumisessa on kysymys olemassa olevan ja hitaasti muuttuvan rikkonaisen rakenteen kilpailukykyistä, elinvoimaisuudesta sekä sujuvan arjen ja liikennejärjestelmän peruspalvelutason turvaamisesta. Näillä on enemmän merkitystä kuin kasvukeskuksille tyypillisellä yhdyskuntarakenteen eheyttämisellä tilanteessa, jossa työpaikat ja palvelut keskittyvät ja niiden saavutettavuuden turvaaminen asettaa liikennejärjestelmälle uusia haasteita.

## Metsä-Suomen ja Järvi-Suomen liikennevirrat

Kansallisen kilpailukyyn ja Itä-Suomen elinvoimaisuuden kannalta korostuu Itä-Suomen merkitys kansallisena raaka-ainepankkina ja vetovoimaisena matkailu- ja virkistysalueena erilaisine raaka-aine-, tuote- ja asiakasvirtoineen. Puu-, uusiutuva energia-, kaivannais- ja elintarvikevirrat asettavat huomattavia haasteita koko liikennejärjestelmälle mukaan lukien alempi tieverkko ja yksityistiestö. Koko maan vapaa-ajan asunnoista lähes kolmannes sijaitsee juuri Itä-Suomessa. Monessa kunnassa vapaa-ajan asuntoja on enemmän kuin asuinrakennuksia. Matkailun merkitys on koko Itä-Suomelle elintärkeä.

### Itä-Suomen osuus koko maasta % (Etelä-Savo, Pohjois-Savo ja Pohjois-Karjala)





## Liikennestrategian yleiset periaatteet

Liikennestrategian linjausten määrittämisen taustaksi on määritelty seuraavat yleiset liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä koskevat periaatteet:

- Liikennejärjestelmää kehitetään asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeiden pohjalta Itä-Suomen erityispiirteet huomioon ottaen osana toimivaa arkea ja parasta mahdollista kestävästä toimintaympäristöstä.
- Palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuus, sujuva liikenne sekä toimivat matkaketjut ovat kehittämisen lähtökohtana.
- Saavutettavuuden parantaminen ja toimijoiden välinen yhteistyö luovat perustan logististen kustannusten alentamiselle ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantamiselle.
- Liikenneturvallisuuden parantaminen on keskeinen lähtökohta.
- Olemassaolevayhdyskuntarakenteen ja infrastruktuurin hyödyntäminen on kestävää. Liikennejärjestelmä kannustaa kestäviin ja turvallisiin valintoihin. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät liikennejärjestelmän energiatehokkuutta parantamalla.
- Palvelutason turvaaminen edellyttää niukenevien resurssien vuoksi yhteistyön ja seudullisen suunnittelun kehittämistä sekä monipuolisen keinovalikoiman käyttämistä. Älyliikenteen keinoja hyödynnetään tehokkaasti.
- Rahoituksen suuntaamisessa painotetaan päivittäistä liikennöitävyyttä ja pieniä kehittämistoimia. Suuret investoinnit suunnataan maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen kannalta keskeisille alueille ja maakuntakeskustenyhteysväleille. Itä-Suomen logistista asemaa EU:n ja Venäjän välillä tuetaan.
- Liikenteen solmupisteiden (matkakeskukset, lentoasemat, satamat, terminaalit, logistiikkakeskukset, raja-asemat) toimivuus ja liikennemuotojen yhteistyö korostuvat. Liikenneverkkojen hallinnolliset ja toiminnalliset luokitukset perustuvat alueen toimintaympäristöön.



## Liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä koskevat linjaukset

Liikennestrategian yleiset periaatteet on avattu tarkemmiksi kehittämislinjauksiksi osa-aluejaolla:

1. ihmisten liikkuminen
2. elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka sekä
3. yhteistyön toimintamallit.

Linjausten määrittämisen taustaksi on määritelty osa-aluekohtaiset tavoitteet. Linjaukset kuvaavat, miten tavoitteiden saavuttamiseksi tullaan Itä-Suomessa 2010-luvulla toimimaan. Kehittämislinjaukset on määritelty realistiksi, mutta tavoitteellisiksi ottaen huomioon nykyiset liikennejärjestelmän ylläpito- ja kehittämisresurssit.

Nykyisen Itä-Suomen liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen kokonaisuutena käytettävä rahoitus on vuositasolla noin 250 M€. Summa ei sisällä eduskunnan erikseen päättämiä suuria investointeja. Rahoitus menee lähes täysin päivittäisen liikennöitävyyden ja liikennepalvelujen turvaamiseen. Rahoitustasojen ei arvioida lähitulevaisuudessa kasvavan, mikä korostaa rahoituksen kohdentamisen ja toimenpiteiden vaikuttavuuden parantamisen merkitystä. Esitettävillä linjauksilla pyritään tehostamaan nykyistä toimintaa ja toimien vaikuttavuutta mm. yhteistyötä lisäämällä, monipuolisempaa keinovalikoimaa käyttämällä ja kohdentamalla eri osapuolten investointi- ym. toimenpiteet yhteisesti asetettujen tavoitteiden entistä paremmaksi saavuttamiseksi.



# 1. Ihmisten liikkuminen

Ihmisten liikkumista koskevat **tavoitteet** ovat:

- Liikenneturvallisuus paranee Itä-Suomessa valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti.
- Joukkoliikenteen palvelutaso paranee maakuntakeskuksissa. Muualla turvataan peruspalvelutasoinen liikenne.
- Kävelyn ja pyöräilyn vetovoimaisuus kasvaa taajamien päivittäisessä liikkumisessa.
- Haja-asutusalueilla turvataan henkilöautoliikenteen olosuhteet.
- Kohtuuhintaiset ja nopeat kaukoliikenneyhteydet turvataan raide- ja lentoliikenteellä.
- Matkaketjut ovat sujuvia.

Tavoitteiden toteutumiseksi toimitaan Itä-Suomessa seuraavasti:

*Liikenneturvallisuustoimenpiteitä kohdennetaan ja liikenneturvallisuustyötä tehostetaan*

Tiestön kunnossapidon ajoitusta ja kohdentamista parannetaan tienkäyttäjien tarpeet huomioon ottaen. Liikenneturvallisuutta parannetaan liikenneympäristöä parantamalla. Toimet kohdistetaan taajamiin, vilkasliikenteisille päteille, koululaisten kulkuyhteyksille sekä rautateiden tasoristeyksiin. Nopeusrajoituksia alennetaan harkiten liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisilla alueilla. Liikenneturvallisuusyhteistyöllä tehostetaan liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta ja sitovuutta.

*Joukkoliikennerahoitusta suunnataan entistä tarkemmin, samalla haetaan uusia toimintatapoja henkilöliikenteen järjestämiseen*

Joukkoliikennerahoitus suunnataan maakunta- ja työssäkäyntialueiden keskuksiin, kuntakeskusten väliseen liikenteeseen sekä lippurahoitukseen. Haja-asutusalueiden henkilöliikenne järjestetään kustannustehokkaasti esteettömällä kalustolla kutsujoukkoliikenteenä. Henkilöliikenne suunnitellaan ja hankitaan seudullisesti eri viranomaisten ja hallintokuntien välisenä yhteistyönä. Kokonaisuutena julkisen henkilöliikenteen rahoituksen kohdentamista joudutaan priorisoimaan entistä tarkemmin.

*Kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteet kohdennetaan potentiaalisimmille alueille*

Kevyen liikenteen väylien kunnossapitoa parannetaan. Väylien jatkuvuutta ja turvallisuutta parannetaan maankäytön kehityksen ja laatukäytävääjattelun



pohjalta maakunta- ja seutukeskuksissa. Taajamien esteettömyyttä parannetaan. Maakunta- sekä suurimmissa seutu- ja matkailukeskuksissa toteutetaan monipuoliset kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelmat.

*Henkilöauton käytön välttämättömyys haja-asutusalueilla tunnustetaan*

Haja-asutusalueilla, joilla henkilöauton käyttö on välttämätöntä, turvataan vähäliikenteisen tiestön päivittäinen liikennöitävyys.

*Nopeita junayhteyksiä kehitetään Helsinkiin ja Pietariin*

Nopeita junayhteyksiä kehitetään maakuntakeskuksista Helsinkiin (myös lentoasemalle) ja Pietariin (Kouvolan kautta). Junaliikenne muodostaa joukkoliikenteen rungon niillä yhteysväleillä, joilla matkustajamäärät turvaavat itsekannattavan liikenteen.

*Lentoliikenteellä turvataan nopeat yhteydet Helsinkiin ja kansainvälisille jatkoyhteyksille*

Kuopion ja Joensuun lentoliikenteen palvelutasoa parannetaan ja kansainvälisiä lentoyhteyksiä kehitetään. Liityntäliikenne kansainvälisille lennoille turvataan. Savonlinnan ja Varkauden lentoliikenteen säilyttämisen ehtona on julkisen rahoituksen lisääminen.

*Matkaketjujen toimivuutta parannetaan kokonaisuutena*

Matkakeskukset toteutetaan Kuopioon ja Joensuuhun. Kaukoliikenne linkitetään entistä paremmin alueelliseen joukkoliikenteeseen ja muuhun liikkumiseen. Liityntäyhteyksiä parannetaan maakuntakeskuksista kunta- ja matkailukeskuksiin sekä rajan ylittäviin yhteyksiin. Raide- ja lentoliikenteen liityntäyhteyksiä parannetaan.

Lipputuotteita ja liikkumisen informaatiojärjestelmiä kehitetään ottaen huomioon myös matkailun tarpeet.

## 2. Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka

Elinkeinoelämän kuljetuksia ja logistiikkaa koskevat tavoitteet ovat:

- Kuljetusten kustannustehokkuus paranee.
- Päätiestön liikenneolosuhteiden kehittäminen suunnataan keskeisille yhteysväleille.
- Vähäliikenteisen tieverkon liikennöitävyys turvataan.
- Vesiliikenteen kilpailukykyä vaihtoehtoisena kuljetusmuotona kehitetään.

Tavoitteiden toteutumiseksi toimitaan Itä-Suomessa seuraavasti:

*Kuljetusten kustannustehokkuutta parannetaan erityisesti rataverkolla ja eri kuljetusmuotojen solmupisteissä*

Kuljetusten kustannustehokkuutta parannetaan erityisesti rataverkolla (Savon ja Karjalan radat) ja eri kuljetusmuotojen solmupisteissä. Kuopioon toteutetaan logistiikkakeskus ja yhdistettyjen kuljetusten terminaali. Muissa maakunta- ja seutukeskuksissa tuetaan logististen toimintojen keskittymistä. Keskittämällä luodaan potentiaalia toimijoiden tarvitsemien tukitoimintojen syntymiselle.

Kaivostoiminnan synnyttämät erityistarpeet ratkaistaan tapauskohtaisesti valtakunnallisten periaatteiden mukaisesti. Losseja muutetaan silloiksi.

Kuljetusten sujuvuuden häiriöitä vähennetään mm. telematiikan keinoin. Älyliikenteen keinoja hyödynnetään laajasti logistiikan kehittämisessä.

*Kunnossapidolla turvataan koko tieverkon päivittäinen liikennöitävyys*

Päätiestön kunnossapito säilytetään nykyisellään. Talvihoidon tasalaatuisuutta parannetaan.

Vähäliikenteisen tieverkon talvikunnossapitoa parannetaan erityisesti seututeillä. Kunnossapidolla varmistetaan tiestön päivittäinen liikennöitävyys elinkeinoelämän, erityisesti maatalouden, metsäteollisuuden, kaivannaisteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeällä verkolla.

*Päätiestön kehittäminen kohdennetaan yhteisesti priorisoituihin yhteysväleihin*

Liikenneolosuhteiden kehittämisessä yhteysväleistä priorisoidaan Itä-Suomessa yhteisesti kiireellisimmiksi vt 5 Mikkeli-Kuopio ja vt 23 Varkaus-Joensuu (joiden jälkeen priorisoimattomassa järjestyksessä vt 5, vt 6, vt 9 ja vt 13). Yhteysvälien suunnitelmavalmiutta parannetaan.

Raja-asemien yhteyksiä ja raja-asemia kehitetään ottaen huomioon mahdollinen tulossa oleva viisumivapaus.

Päätieverkon ja maankäytön yhteensovittamisen ongelmakohteita ratkaistaan yhteistyössä eri toimijoiden kesken. Maankäytön suunnittelulla pyritään ehkäisemään uusien ongelmakohteiden syntyminen.

*Itä-Suomen kannalta tärkeän vesiliikenteen kilpailuvuoden parantamista jatketaan*

Vesiliikenteen kilpailukykyä kehitetään pitkäjänteisesti. Ympärivuotisen liikennöinnin mahdollisuudet ja kustannukset selvitetään jatkotoimenpiteistä päättämisen taustaksi. Väylästön ja terminaalien toimivuudesta huolehditaan osana toimivia elinkeinoelämän kuljetusketjuja.

*Logistiikkayhteistyötä lisätään*

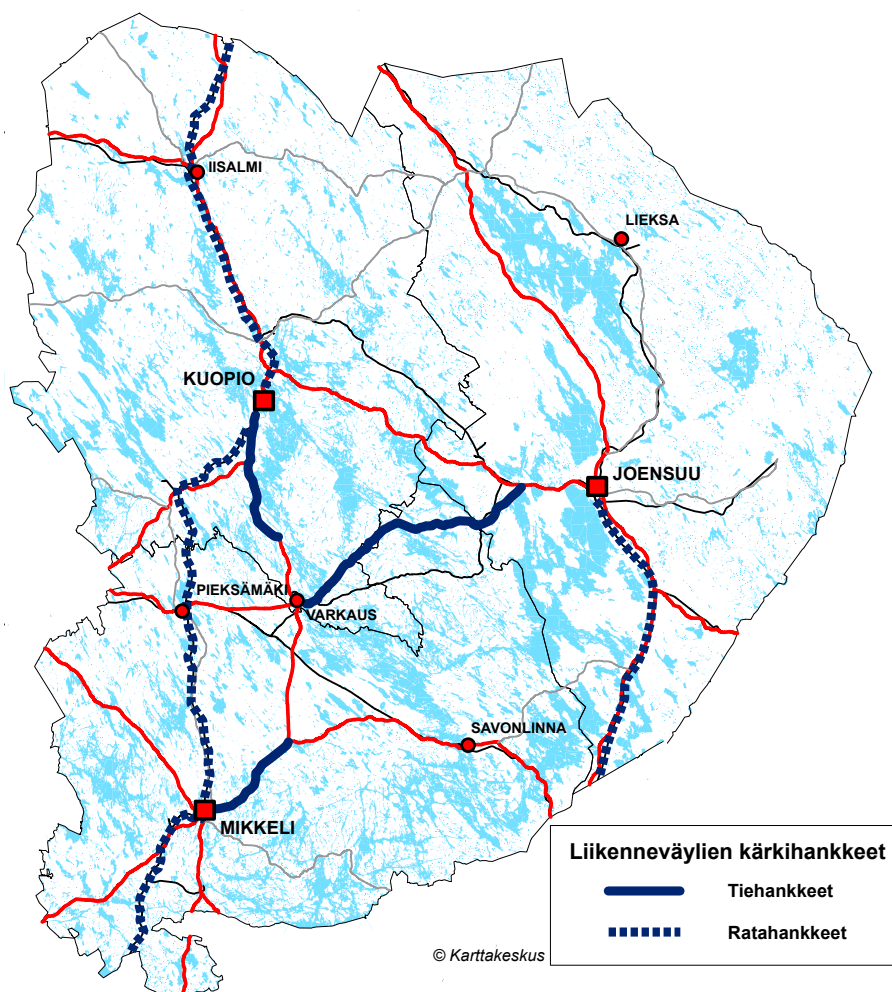
Logistiikkayhteistyötä lisätään toimijoiden kiinnostuksen pohjalta erityisesti ns. kaupunkilogistiikassa. Lisäksi selvitetään mahdollisuudet logistiikkaosaamisen kehittämiseen alueen toimijoiden välisenä yhteistyönä.





## Itä-Suomen liikenneväylien kärkihankkeita ovat:

- Vt 5 Mikkeli - Juva
- Vt 23 Varkaus - Viinijärvi
- Vt 5 Leppävirta - Kuopio
- Karjalan radan perusparantaminen välillä Luumäki - Joensuu
- Savon radan perusparantaminen välillä Kouvola - Kajaani



## Itä-Suomen liikenneväylien priorisoimattomia tulevaisuuden hankkeita ovat yhteysväleittäin:

- Vt 5 Kuopio - Iisalmi
- Vt 9 Jyväskylä - Kuopio
- Vt 9 Kuopio - Joensuu
- Vt 9 Onkamo - Niirala
- Vt 13 Mikkeli - Lappeenranta

### 3. Yhteistyön toimintamallit

Yhteistyön toimintamalleja koskevat **tavoitteet** ovat:

- Itä-Suomessa tehtävä liikennejärjestelmätyö on tehokasta ja vaikuttavaa.
- Alueiden käytön ja liikenteen yhteensovittaminen paranee kaikilla tasoilla.
- Alueellisen ja seudullisen yhteistyön ja päätöksenteon merkitys lisääntyy.

Tavoitteiden toteutumiseksi toimitaan Itä-Suomessa seuraavasti:

#### *Itä-Suomen liikennejärjestelmää kehitetään suunnitelmallisesti ja sopusopimusteisesti*

Lähivuosina liikennejärjestelmän kehittäminen perustuu Itä-Suomen liikennestrategiaan sekä maakunnallisten ja seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien pohjalta laadittuihin aiesopimuksiin.

Maakuntakeskuksissa laaditaan seudulliset maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimukset. Liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat aiesopimukset pidetään ajantasaisina myös muilla seuduilla seudullisen yhteistyön koordinoimiseksi ja tehostamiseksi.

#### *Itä-Suomessa käynnistetään ylimaakunnallinen jatkuva liikennejärjestelmätyö*

Itä-Suomen yhteistoiminta-alue muodostaa vaikuttavan alueellisen liikennejärjestelmätyön rungon. Itä-Suomeen perustetaan Pohjois-Savon ELY-keskuksen, maakuntaliittojen sekä Liikenneviraston edustajista koottava Itä-Suomen liikennestrategiaryhmä, jonka toiminta kytketään muihin alueella toimiviin työryhmiin.

Maakuntatasolla liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään ja koordinoidaan maakuntasuunnittelun ja -kaavoituksen tukemiseksi sekä yhteistoiminta-alueen liikennejärjestelmäsuunnittelun edistämiseksi. Maakuntakohtaisesta koordinoinnista ja Itä-Suomen liikennestrategiaan yhteensovittamisesta vastaavat maakunnalliset liikennejärjestelmätyöryhmät.

Seututasolla jatketaan seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimista ja päivittämistä. Kuntien ja valtion viranomaisten seudullinen vuorovaikutus perustuu aktiivisesti toimiviin seudullisiin liikennejärjestelmätyöryhmiin.

Alueella kehitetään yhteistyötä myös liikennejärjestelmään käytettävän rahoituksen yhteensovittamiseksi. Osapuolten toimintasuunnitelmat perustuvat ajantasaisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin ja aiesopimuksiin.

#### *Yhteistyön toimintamalleja ja tehokkuutta kehitetään myös liikenteen eri osa-alueilla*

Erityisesti liikenneturvallisuustyöhön haetaan vaikuttavuutta ja sitoutumista. Joukkoliikenteen suunnitteluyhteistyötä kehitetään alueellisten joukkoliikennetyöryhmien toimintaan tukeutuen. Liikenteeseen liittyvää sidosryhmä- ja asiakasvuorovaikutusta kehitetään koordinoitusti. Työryhmien määrää vähennetään ja niiden toiminnan vaikuttavuus perustuu huolelliseen vuosikohtaiseen suunnitteluun.

#### *Alueiden käytön ja liikenteen suunnittelun ja toteutuksen yhteensovittamista kehitetään*

Alueiden käytön ja liikenteen suunnittelu sovitetaan yhteen kaikilla suunnittelu- ja päätöksentekotasolla, erityisesti maakuntakeskuksissa. Yhteensovittamisessa otetaan huomioon myös palvelurakenteissa tapahtuvat muutokset. Kehittämistoimenpiteitä priorisoidaan jalankulku ja pyöräily-, joukkoliikenne- ja autovyöhykeajattelua soveltaen.



## Liikennestrategiassa esitettyjen linjausten vaikutukset

### Vaikutukset ihmisten liikkumiseen

*Henkilöautoilu säilyy Itä-Suomessa merkittävimpana kulkumuotona sekä alueen sisäisessä liikkumisessa että kaukoliikenteessä. Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittämistoimenpiteiden kohdentaminen potentiaalisimmille alueille ja yhteysväleille luo kuitenkin mahdollisuuksia kulkumuotojen suosion lisäämiselle ja maankäytön kestäväälle kehittämiselle.*

Liikkumisen peruspalvelutaso pystytään turvaamaan. Tilanne on kuitenkin haasteellisin haja-asutusalueilla. Päivittäinen liikennöitävyys pystytään turvaamaan koko tieverkolla, mutta varsinkin vähäliikenteisen tieverkon kunto tulee laskemaan.

Joukkoliikennelinjaukset mahdollistavat kehittämisen niillä alueilla ja yhteysväleillä, joilla on suurin käyttäjätarve. Haja-asutusalueilla kutsujoukkoliikenne turvaa autottomien minimipalvelutasoiset liikkumismahdollisuudet.

Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvattaminen on mahdollista taajamissa, erityisesti maakuntakeskuksissa sekä suurimmissa seutu- ja matkailukeskuksissa. Haja-asutusalueilla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet eivät parane.

Kaukoliikenteessä joukkoliikenteen palvelutaso parane. Peruspalvelutasoiset joukkoliikennedytykset toteutuvat kaikkien Itä-Suomen seutukeskusten ja pääkaupungin välillä. Nopeutuvat junayhteydet luovat kilpailuasetelmaa lentoliikenteen kanssa Kuopiossa ja Joensuussa. Alueen sisäiset kaukoliikennedytykset ja yhteydet naapurimaakuntiin voidaan turvata linja-autoliikenteellä ilman julkisen tuen lisäämistä.

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen perustuu suurelta osin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden parantamiseen.

### Vaikutukset elinkeinoelämän kuljetuksiin ja logistiikkaan

*Toimenpiteiden kohdentamisella ja yhteistyön lisäämisellä pystytään turvaamaan elinkeinoelämän toimintaedellytykset erityisesti Itä-Suomen kannalta keskeisillä toimialoilla.*

Tie- ja erityisesti rataverkon kehittämistoimenpiteillä parannetaan kuljetusten kustannustehokkuutta. Kuljetusten kannalta tärkeimpien yhteysvälien kehittäminen parantaa alueen saavutettavuutta.

Logistiikkatoimintojen keskittäminen mahdollistaa lisäarvopalvelujen tehokkaan käytön ja pienentää logistisia kustannuksia. Yhdistettyjen kuljetusten käyn-



nistäminen Itä-Suomesta monipuolistaa kuljetusten järjestämismahdollisuuksia, mikä mahdollistaa osaltaan myös kuljetuskustannusten alenemisen.

Kunnossapidon kohdentaminen ja täsmähoidon tehostaminen turvaavat kuljetukset seututeillä ja merkittävien kuljetusmäärien aikaan myös yhdysteillä. Vähäliikenteisimmän tieverkon kunto heikkenee ja liikennöitävyys vaikeutuu etenkin kelirikkoaikaan ja talvella, vaikka keskeiset kuljetukset pystytäänkin turvaamaan.

Vesiliikenteen kehittämisedellytykset säilyvät ja sisävesikuljetusten potentiaali voidaan hyödyntää, jos toimintaympäristön muutokset luovat sille edellytykset.

Logistiikkayhteistyön lisääminen yhteiskunnan toiminnassa on haasteellista ja siten myös vaikutusten aikaansaa-

### Yhteistyön toimintamallien kehittämisen vaikutukset

*Linjausten toteuttaminen mahdollistaa entistä tehokkaamman resurssien käytön sekä toimenpiteiden joustavamman ja vaikuttavamman toteuttamisen.*

Maakuntarajat ylittävä yhteistyö sekä seudullisen yhteistyön syventäminen lisää liikennejärjestelmätöiden vaikuttavuutta. Liikennejärjestelmätöiden eri tasojen roolit selkiytyvät ja sopimusjärjestelmä yhtenäistyy. Sopimusperustainen kehittäminen parantaa kehittämistyön vaikuttavuutta.

Organisaatioiden henkilö- ja rahoitusresurssien käyttö tehostuu. Alueen kehittämistä koskeva viestintä yhtenäistyy ja reagoitokyky nopeisiin toimintaympäristön muutoksiin parane.

Maankäytön, palvelujen, liikenteen ja elinkeinotoiminnan suunnitteluyhteistyö kehittyy erityisesti maakuntakeskuksissa. Asiakasvuorovaikutus tehostuu.



## Seuranta ja jatkotoimenpiteet

Liikennestrategian toteutumisen seuranta perustuu jatkuvaan Itä-Suomen liikennejärjestelmätyöhön. Työtä koordinoi perustettava Itä-Suomen liikennestrategiaryhmä. Seurannassa hyödynnetään olemassa olevia prosesseja, yhteistyömalleja, työryhmiä ja vuorovaikutustilaisuuksia. Toimintamallin tavoitteena on, että toimintaympäristön muutoksiin pystytään reagoimaan nopeasti ja joustavasti, eri tasoilla tehtävä yhteistyö koordinoidaan nykyistä selkeämmin ja alueella tehtävä liikennejärjestelmätyö tehostuu ja yhtenäistyy.

Esitetyt linjaukset ja toimenpiteet realisoituvat mm. ELY-keskuksen talous- ja toimintasuunnitelmien sekä seudullisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmätöyön kautta. Tärkeää on, että linjaukset jalkautetaan aina kuntatason työhön saakka.

Seurantaperiaatteita ja -indikaattoreita sekä käytännön toimenpiteitä tarkennetaan Itä-Suomen liikennestrategiaryhmän toiminnan käynnistymisen myötä.

Strategian pohjalta laaditaan alueen yhteinen toimenpideohjelma. Alueen toimijat sitoutuvat toteuttamaan strategiaa omien ohjelmiensa kautta.

## Yhteystiedot

Strategiasta antavat lisätietoja:

### Pohjois-Savon ELY-keskus

Petri Keränen

p. 0400 197 187, petri.keranen@ely-keskus.fi

Airi Muhonen

p. 0400 155 356, airi.muhonen@ely-keskus.fi

### Pohjois-Savon liitto

Paula Qvick

p. 044 714 2646, paula.qvick@pohjois-savo.fi

Jouko Kohvakka

p. 044 714 2612, jouko.kohvakka@pohjois-savo.fi

### Etelä-Savon maakuntaliitto

Jarmo Vauhkonen

p. 040 723 6760, jarmo.vauhkonen@esavo.fi

Marko Tanttu

p. 044 770 0488, marko.tanttu@esavo.fi

### Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Risto Poutiainen

p. 040 546 9649, risto.poutiainen@pohjois-karjala.fi

Kari Riikonen

p. 050 529 1767, kari.riikonen@pohjois-karjala.fi

### Liikennevirasto

Mervi Karhula

p. 020 637 3535, mervi.karhula@liikennevirasto.fi

Julkaisu ja esittelyaineisto on saatavissa sähköisessä muodossa osoitteesta [www.ely-keskus.fi/pohjois-savo](http://www.ely-keskus.fi/pohjois-savo)

